Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

# «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 121

НОВЫЙ ФЛАГМАН «ЛАДА ВЕСТА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00121

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

**Соберите ВАЗ-2101 «Жигули»** 16+
Выпуск 121, 2021

**РОССИЯ**
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

**БЕЛАРУСЬ**
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

**КАЗАХСТАН**
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

**УКРАИНА**
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 20.11.2020
Дата выхода в свет: 11.02.2021

**Фотографии и иллюстрации:**
6 © частная коллекция; 7 (вверху) © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори, (в центре) © Ultron m12/Wikimedia commons, (внизу) © РИА Новости; 8 (вверху) © LR200/Wikimedia commons, (внизу) © Jeka3000/Wikimedia commons; 9 © Roland Weihrauch/dpa; 10 (вверху слева) © grassrootsgroundswell/Wikimedia commons, (вверху справа) © Frank Schwichtenberg/Wikimedia commons, (внизу) © Ладислав Карпов/ТАСС; 11 (вверху) © Oto Godfrey and Justin Morton/Wikimedia commons, (внизу слева) © Marcel Kusch/dpa, (внизу справа) © GFDL/Wikimedia commons.

# ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка задних фонарей на лицевую панель задка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Новый флагман «Лада Веста»

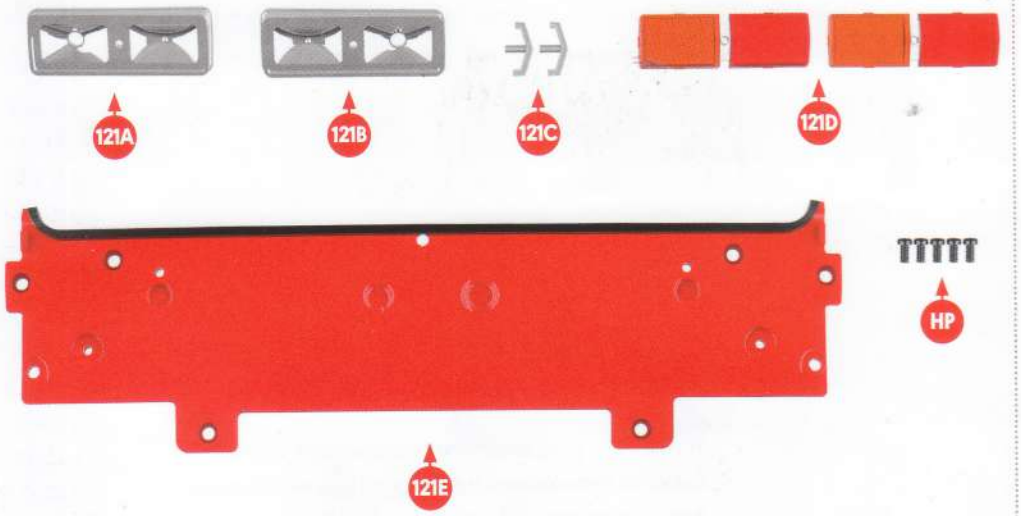
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Машина времени «Делориан DMC-12»

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**
**www.vaz2101-collection.ru**

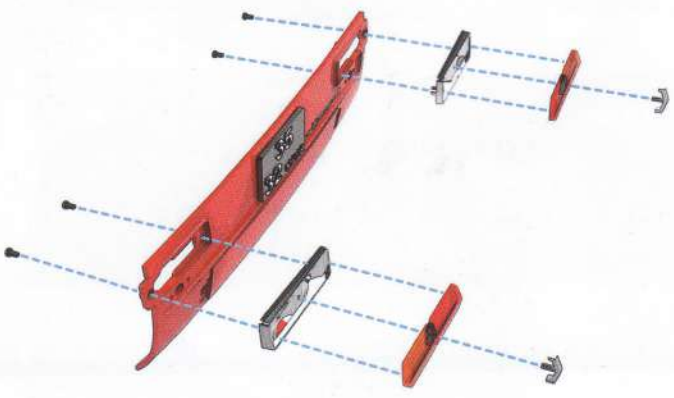
# Установка задних фонарей на лицевую панель задка

Используя детали, полученные с этим номером, соберите и установите задние фонари на лицевую панель задка вашей модели ВАЗ-2101.

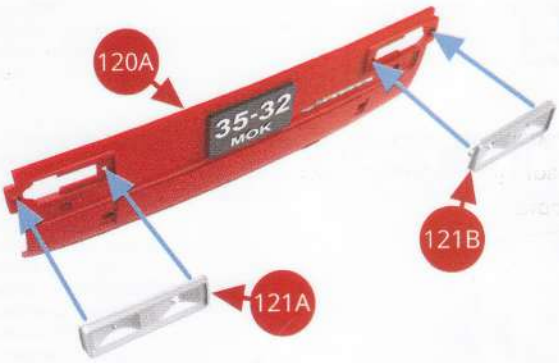



- 121A Корпус заднего левого фонаря (L)
- 121B Корпус заднего правого фонаря (R)
- 121C Перегородка (2 шт.)
- 121D Рассеиватели габаритного света, сигнала торможения и поворота (2 шт.)
- 121E Внутренняя панель задка
- HP Винт М1,7 × 3,5 мм (5 шт.)

Схема сборки

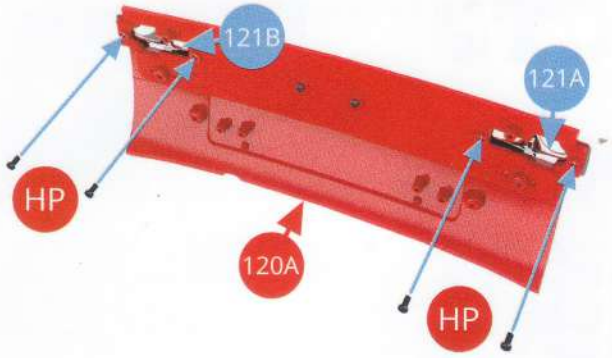


**1**



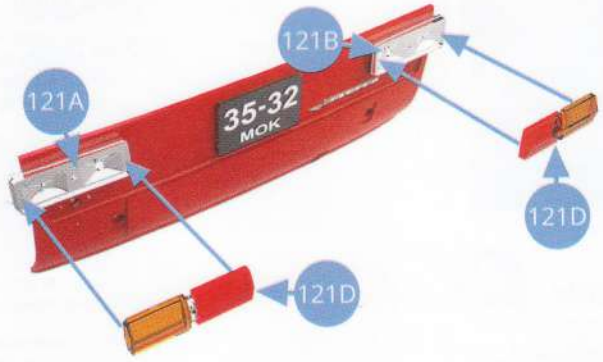

Установите корпуса заднего левого 121A и правого 121B фонарей на лицевую панель задка 120A (ориентируя их по прилеганию к кривизне панели).

**2**



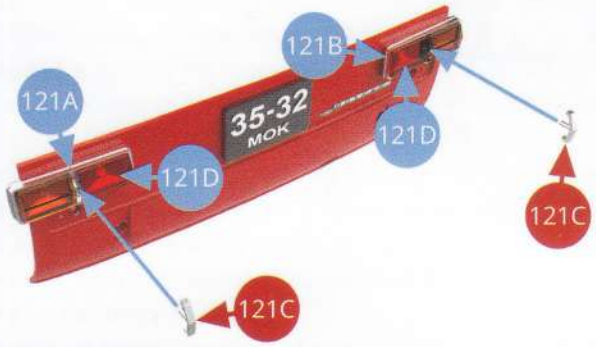

Закрепите корпуса заднего левого 121A и правого 121B фонарей, каждый двумя винтами HP, с внутренней стороны лицевой панели задка 120A.

**3**



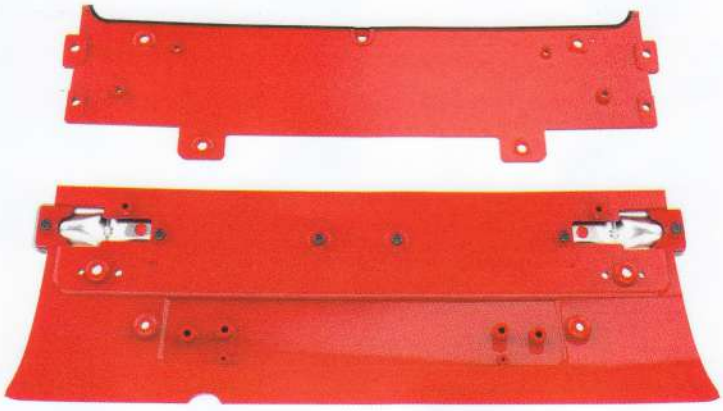

Установите рассеиватели габаритного света, сигнала торможения и поворота 121D на корпуса заднего левого 121A и правого 121B фонарей (красными рассеивателями к центру).

4




Установите перегородки 121C посередине каждого рассеивателя габаритного света, сигнала торможения и поворота 121D.

## Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

# Новый флагман «Лада Веста»

В 2001 году перед АвтоВАЗом была поставлена задача создания первого российского автомобиля, не уступающего западным аналогам. Запустить серийное производство этой модели удалось лишь спустя 14 лет.

Первоначально автомобиль появился в планах предприятия под названием LADA B, затем получил индекс 2180 (ВАЗ-2180). 28 февраля 2014 года на конференции дилеров АвтоВАЗа в Тольятти президент компании Бу Андерссон объявил, что автомобиль будет называться «Лада Веста» (LADA Vesta) и станет флагманской моделью производителя.

## Хроника создания

LADA Vesta – это одна из последних, наиболее современных моделей АвтоВАЗа. Тем не менее она тоже имеет свою историю, насчитывающую уже без малого два десятка лет. Все началось в декабре 2001 года, когда была сформулирована идея создания новой модели. На выставке «Дизайн 2001» АвтоВАЗ представил макет автомобиля D-класса, который должен был пойти в серийное производство уже через пару лет. Проекту присвоили индекс 2116.

Однако через пару лет автомобиль в производство не пошел, более того, уже в 2004 году его концепция была пересмотрена. Вместо машины D-класса было решено делать модель сегмента C. В августе 2004 года был представлен макет автомобиля ВАЗ-2116, получившего название «Силуэт». Однако заводчане уточняли, что выставочный прототип нужно рассматривать как один из этапов творческого поиска, а не окончательный вариант.

В 2005 году, со сменой руководства АвтоВАЗа (председатель совета директоров В. В. Каданников ушел в отставку), произошла очередная смена

*Автомобиль «Лада Веста». Современная фотография.*

ориентиров: компания решила сначала заняться отработкой технологии, платформы и силовой структуры кузова, а уже потом – дизайном. Это привело к показу на Московском автосалоне 2006 года неказистого, но зато вполне ходового образца с тем же индексом 2116 и названием «Проект С» на номерном знаке. Предназначением этой серии машин была их героическая смерть на краш-тестах, что было видно по характерным наклейкам на кузове. Испытания, кстати, прошли весьма успешно (лобовой удар – на 12 баллов из 16, боковой – на 14,3 из 16 даже без боковых подушек безопасности) и сулили минимум четыре звезды из пяти по рейтингу EuroNCAP.

Уже на тот момент предусматривалась разработка целого семейства машин на универсальной платформе B/C: седана 2116, универсала 2117, хэтчбека 2118, а в более отдаленной перспективе – кроссовера, минивэна и более компактных моделей.

Еще через год был представлен новый концепт (серии 100A) со значительно облагороженными, хоть и нейтральными, экстерьером и интерьером. 22 декабря 2006 года между госкорпорацией «Ростехнологии» и канадской компанией «Магна Интернешнл» (Magna International) был подписан рамочный договор о сотрудничестве в производстве автокомпонентов для «проекта С».

## Особенности «Силуэта»

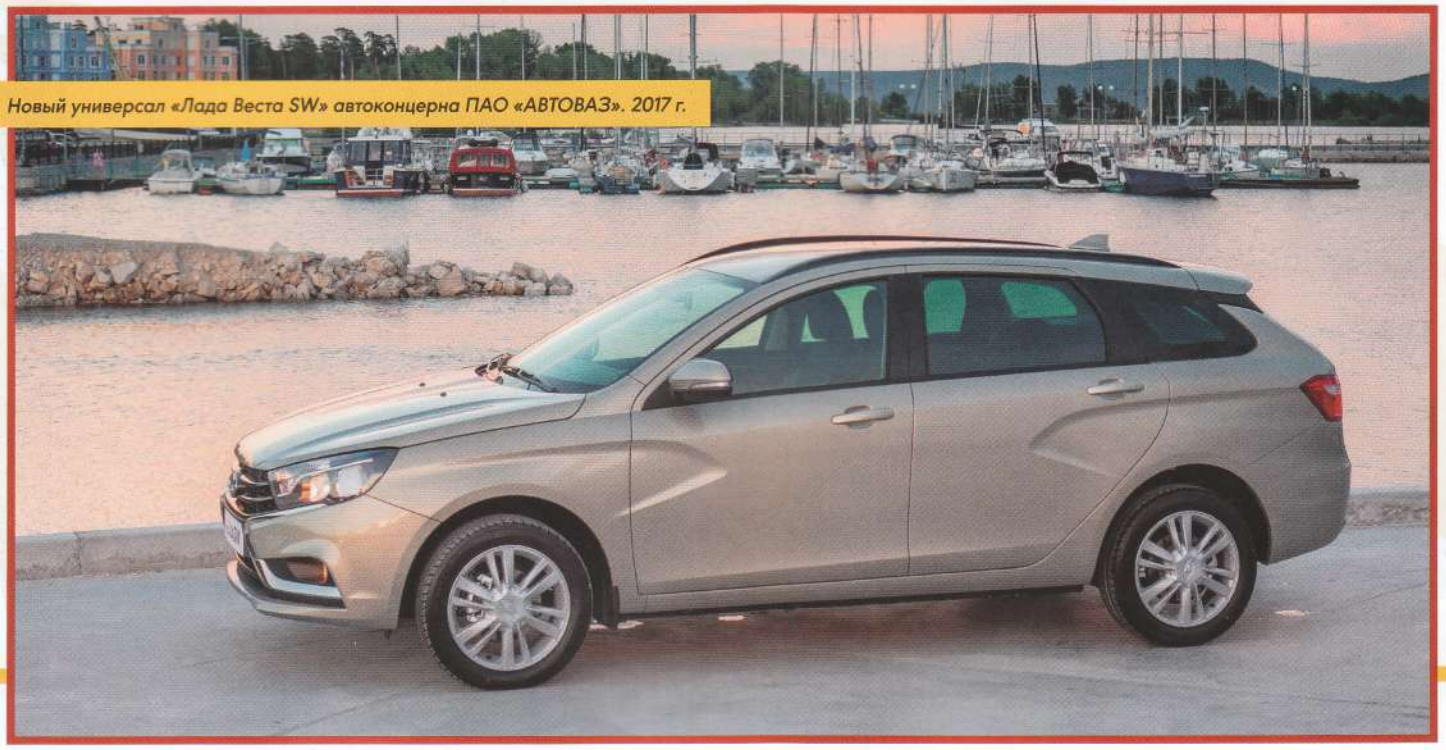
Для модели ВАЗ-2116 были характерными решения, совсем не типичные для продукции АвтоВАЗа тех лет. Передняя подвеска, например, хоть и имела привычную схему «макферсон», но отличалась применением вместо двух тяг одного единого L-образного рычага, который, к тому же, крепился к подрамнику. К подрамнику была присоединена и рулевая рейка, благодаря чему от всей конструкции можно было ожидать как улучшения виброакустического комфорта, так и заметного прогресса в части управляемости.

*Концепт «Лада Веста». Московский международный автомобильный салон. 2014 год.*

*Автомобиль «Лада Проект С». Современная фотография.*

## Последняя попытка

**АвтоВАЗ рассматривал возможность использования технологий «Рено» для производства модели ВАЗ-2116. Был изготовлен экспериментальный хэтчбек ВАЗ-2118, в конструкцию которого внесли более 60 изменений. Окончательно от платформы «Проект С» на ВАЗе отказались только в 2014 году.**



*Новый универсал «Лада Веста SW» автоконцерна ПАО «АВТОВАЗ». 2017 г.*

При этом создатели автомобиля находились в непростом положении – им необходимо было разработать модель, потребительские качества которой соответствовали бы западным аналогам, а цена не выходила за рамки 13–15 тыс. долларов. Приходилось выкручиваться. Так, было однозначно решено, что задняя подвеска должна быть независимой с возможностью реализации полного привода с вискомуфтой. Но в некоторых других элементах конструкции решили сэкономить: петли багажника отнимают объем, зато максимально дешевы, в рулевом управлении гидроусилитель, с которым информативность лучше, чем с установленным на рулевой колонке электроусилителем, а цена ниже, чем с интегрированным.

Для «Проекта С» разработали новый двигатель объемом 1,8 л с облегченной шатунно-поршневой группой, измененными каналами для охлаждающей жидкости и опционным фазовращателем. Вариант без него под индексом 21176 выдавал 116 л. с., а с фазовращателем (21177) – уже 122 л. с. Увеличенный рабочий объем был достигнут только за счет выросшего до 84 мм хода поршня, диаметр цилиндров не изменился.

*Автомобиль «Лада Проект С». Современная фотография.*

С нуля разрабатывалась и коробка передач, вернее – целое семейство. В нем предусматривалось два варианта передаточных чисел, три главные пары и возможность отбора мощности к задним колесам.

В общем, дела у «Силуэта» вроде бы складывались удачно. На ВАЗе даже успели изготовить несколько комплектных образцов хэтчбеков и пару кузовов универсалов, хотя конкретные сроки начала производства не назывались. В 2009 году сотрудничество с «Магна Интернешнл» было заморожено: партнером ВАЗа стал франко-японский альянс «Рено-Ниссан», французская компания «Рено» приобрела 25 % акций АвтоВАЗа. Альянс предоставил свою платформу «B» в качестве основы для продукции завода.

*Автомобиль «Лада Проект С». Современная фотография.*

# Машина времени «Делориан DMC-12»

Название «Делориан» (DeLorean) известно едва ли не всем, кто интересуется автомобилями. Все знают про эту необычную машину с клиновидным силуэтом и открывающимися вверх дверями, которая выглядит пришельцем из будущего даже сейчас. А между тем она давно была бы забыта, если б не необычная судьба самой марки и яркая личность человека, давшего ей свое имя.

*Автомобиль «Делориан DMC-12». 2018 год.*

«Делориан DMC-12» (DeLorean DMC-12) – спортивный автомобиль, который выпускался в Северной Ирландии для американской автомобильной компании «Делориан Мотор Компани» (DeLorean Motor Company) с 1981 по 1983 год. До прекращения производства было изготовлено около девяти тысяч экземпляров DMC-12, из которых примерно восемь тысяч сохранились до наших дней.

## Автомобиль мечты

Рассказ об этом автомобиле необходимо начать с «отца» проекта, талантливого инженера Джона Захарии Делориана. С юности он обожал механику, а черчение и физику знал так хорошо, что в 1941 году его зачислили в университет без экзаменов. Потом была работа в «Крайслер» (Chrysler), затем – в «Дженерал Моторс» (General Motors) и должность главы департамента новых разработок в элитном подразделении «Понтиак» (Pontiac). Именно он создал легендарный «Понтиак GTO» и открыл для Америки эпоху масл-каров, что сделало его самым молодым вице-президентом в истории «Дженерал Моторс».

Делориан обогатил эту компанию множеством технических, стилистических и концептуальных находок. Но, в конце концов, в этой консервативной корпорации Делориану, известному своими эксцентричностью и нонконформизмом, стало тесновато.

Автомобиль «Делориан DMC-12». 2013 год.

Фрагмент приборной панели автомобиля «Делориан» из кинофильма «Назад в будущее». Современная фотография.

В 1973 году он неожиданно подал в отставку и основал собственную фирму – «Делориан Мотор Компани» (DeLorean Motor Company, DMC). Под этой маркой он решил выпускать свой спортивный автомобиль. По другой версии, он был уволен за то, что в своей книге «General Motors в истинном свете» жестоко высмеял компанию, в которой работал, за бюрократию и бесконечные откаты.

Делориан мечтал о создании уникального автомобиля. Он должен был иметь запоминающиеся формы, множество необычных функций, даже его конструкция обязана была отличаться от всего, что уже существовало в массовом производстве. При этом инженер хотел сделать его мощным и недорогим.

Техническую документацию для автомобиля по заказу Делориана в сжатые сроки выполнила компания «Лотус Инжиниринг» (Lotus Engineering).

В разработке дизайна принимал участие Джорджетто Джуджаро из «Италдизайн» (Italdesign). В октябре 1976 года первый опытный образец «Делориан DMC-12» был закончен Уильямом Т. Коллинсом, главным инженером и проектировщиком компании «Понтиак».

Кузов машины состоял из углепластикового каркаса, на который наклеивались 304 наружные панели из нержавеющей стали. Именно они-то и были самой оригинальной чертой автомобиля. Правда, в этом решении имелись не только свои плюсы, но и минусы. С одной стороны, кузов не боялся коррозии и не нуждался в окраске, а благородный металлический цвет придавал машине очень стильный вид. С другой, это означало, что все сходящие с конвейера экземпляры имеют абсолютно одинаковый облик.

Двери автомобиля открывались вверх по принципу «крыло чайки», как у легендарного автомобиля «Мерседес-Бенц 300SL» (Mercedes-Benz 300SL) 1950-х годов. Еще одно характерное отличие – разный диаметр передних и задних колес. На машину изначально планировали устанавливать подвеску и доработанный двигатель от «Шевроле Корветт» (Chevrolet Corvette). Но из-за конфликта между GM и Делорианом пришлось искать альтернативу. В итоге на DMC-12 установили V-образную «шестерку» мощностью 170 л. с. Но на основном рынке DMC – в Америке – в те годы уже ввели строгие экологические нормы. Двигатель в них не вписывался, и его пришлось переделать. При этом мощность упала до жалких 130 л. с., с которыми машина уже никак не могла претендовать на звание спорткара.

Автомобиль «Делориан» в музее культовых автомобилей «М.О.С.Т.». 2020 г.

## Крах и слава

В целях снижения издержек машину решили выпускать на территории Великобритании, в североирландском городе Белфасте – точнее, в его пригороде Данмарри. Однако рабочие были неопытны, и потребовалось немало усилий для повышения качества автомобилей.

Накопленные за время некачественной сборки долги и потерянный авторитет вели к банкротству. В октябре 1982 года Джон Делориан был арестован ФБР по сфабрикованному делу о продаже партии кокаина. Позже он был признан невиновным, но спасти DMC-12 уже не удалось – банки отказывали Делориану в кредитах, правительство прекратило финансирование. На момент закрытия производства в Северной Ирландии на складе находилось около 2000 непроданных автомобилей. Эти машины были проданы спустя несколько лет – после того, как к DMC-12 пришла мировая известность.

На выручку пришло кино. DMC-12 был утвержден на роль машины времени в знаменитой фантастической комедии «Назад в будущее» (Back the Future) – первая ее серия вышла на экраны в 1985 году. Как выразился один из героев этого фильма, Док Браун, «если уж встраивать машину времени в автомобиль, то лучше – в стильный». Кроме того, футуристический вид с серебристыми панелями, четырьмя прямоугольными фарами и дверьми типа «крыло чайки» делал машину очень похожей на космический аппарат.

Успех фильма привел к тому, что у DMC-12 появилась многочисленная армия поклонников. «Раскрученная» благодаря кино машина стала культовым объектом, в отличие от многих других мелкосерийных спортивных автомобилей.

*Автомобиль «Делориан DMC-12» из кинофильма «Назад в будущее». Современная фотография.*

### Реинкарнация модели

*В конце 1990-х годов новая техасская фирма «Делориан Мотор Компани» (не имеющая никакого отношения к Джону Делориану), которая приобрела все права на марку, а также все оставшиеся машино-комплекты с обанкротившегося завода, возобновила сборку, устранив, разумеется, имевшиеся недостатки и оснастив модель современным оборудованием. В год стали собирать около 20 автомобилей.*

*Автомобиль «Делориан DMC-12». 2018 год.*

*Автомобиль «Делориан DMC-12» с открытым салоном. Современная фотография.*

# В НОМЕРЕ 122

- УСТАНОВКА НАКЛАДКИ ВНУТРЕННЕЙ ПАНЕЛИ ЗАДКА
- А. М. КРИГЕР – ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ЗИЛА

## ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- НАКЛАДКА ВНУТРЕННЕЙ ПАНЕЛИ ЗАДКА
- ЗАЖИМЫ (2 ШТ.)
- ЭЛЕКТРОПРОВОДКА ЗАДНИХ ФОНАРЕЙ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

# В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!